学术专论

澳甲与船甲

——清代渔船编管制度及其观念

杨培娜

[摘要] 本文以华南沿海地区为例，以澳甲和船甲的实施和推广为中心，考察了清朝沿海渔船编制管理制度的形成过程，以及其中所蕴含的清朝海洋管理策略。康熙开海之后，商渔分离，渔民被视为关系濒海地区治安的最大要素，而为了实现对濒海地区那些具有很强流动性的人群的管治，清代官员在吸收既有经验的基础上，根据濒海渔户生计的特性，抓住其最重要的生活、生产工具——船只，利用船只与陆地上固定联系地点，通过澳甲、船甲等方式加以稽查、编管，以陆控海，尽量将其在海上的活动限定在可预知的范围之内，实现宏观把握。此制度主要形成于濒海战事初定的康熙雍正年间，多源于福建的经验，而后随着官员职位迁转，他们的观念、办法又会得到延续、推广，当这些成案成为闽粤官员头脑中的一种治理经验的资源时，后代官员也会不断援引。

[关键词] 清代 渔船 澳甲 船甲 海洋管理
[中图分类号] K249 **[文献标识码]** A **[文章编号]** 1002－8587（2014）－01－0093－11

引言

濒海生民，依海为生，船陆两栖。以濒海环境下的自然禀赋为背景，渔民船户形成的生计模式有其不同于内陆农耕模式的内在机制，与流动性和商业有着与生俱来的亲和性。如何实现对滨海地区和近岸海域的有效统合，对建基于农耕社会的王朝国家而言是一个挑战。

明代中期以后，伴随着东南沿海地区的开发及 16 世纪全球和亚洲东部海域贸易时代的来临，被名为“倭寇”、“海盗”的武装海商集团此起彼伏，渔、盐与市舶之利成为东南沿海地方社会经济的三大来源，而所谓“绅裔强族”则往往自专其利。在这样的社会经济背景之下，越来越多濒海贫民成为豪强的帮工或佃民，他们依附于豪门之下，成为豪强武力的重要来源，① 明朝对滨海地区和近海的控制近于失效。明清鼎革，由于长时间在东南沿海与郑氏集团等海上武装势力对峙，清朝将沿海地区的渔民和商人视为孳生动乱的母体，② 因而厉行海禁，严禁出海贸易和捕

[收稿日期] 2013－07－01
[作者简介] 杨培娜（1980—），女，中山大学历史人类学研究中心讲师，广州 510275；yangpeina99@163.com
[基金项目] 教育部行动计划司局专项项目（项目批准号：11200-3149001）及中山大学青年教师起步资助计划（11200-1188143）阶段性研究成果。

① 参见拙文《明代中后期渔课征纳变革与闽粤海界圈占》，《学术研究》，2012 年第 9 期。
② 陈胜粦序，王宏斌《清代前期海防：思想与制度》，社会科学文献出版社，2002 年，第 4 页。

鱼，并在沿海地区广泛实行迁海政策，试图彻底断绝内地居民与海上势力的联系。

台湾郑氏政权覆灭后，康熙二十三年（1684）开海，海滨民众可以自由出海捕鱼、贸易。但彼时疆海初定，郑氏旧部尚未完全平复，海盗仍不时出没，海疆不靖依然是清廷极为头痛的问题。在地方秩序变动重组的背景之下，开海之后，清廷对商人出洋贸易的态度发生转变，认为商人顾惜身家资本，鲜有胡作非为，沿海地区动乱的源头应该是那些难以管束的渔民穷疍，商渔分离，渔船被视为关系濒海治安最关键的因素。为了清理洋盗、整备海防，清朝调整沿海水师的布防[①]，依托绿营汛哨控扼各出海孔道；规定商渔船只的形制及其出海携带米水数量，借此限定以船为重要生产工具的濒海民众的活动范围[②]；将滨海居民、船只通过澳甲、船甲等形式编制起来，辅以给照、印烙，以澳甲和汛兵联合稽查，从社会组织角度加强管理。这三大举措皆旨在实现对滨海渔民船户的有效约束。在目前所见研究中，其中的第三方面尚未有专门论及者。[③] 福建、广东临近台湾，此类问题尤为突出，被视为洋盗多发地带，本文即以此二省为例，以澳甲和船甲的实施和推广为中心，考察清朝沿海渔船编制管理制度的形成过程，以及其中所蕴含的清朝海洋管理策略。

一、康熙开海与商渔分离

康熙二十三年之后，随着东南战事的平息，濒海居民终得回归故土，同时清廷亦开放海禁，允许沿海商民出海捕鱼贸易。

清朝允准各省开海的时间各有差异。大体山东为先，其次为浙江，最后才是福建、广东，至康熙二十三年十月，康熙皇帝正式宣告海禁结束:

> 今海外平定，台湾、澎湖设立官兵驻扎。直隶、山东、江南、浙江、福建、广东各省先定海禁处分之例，应尽行停止。[④]

开海，是清政府收回此前被郑氏、藩王、地方大员所垄断的濒海之利的一项举措，同时也是对私人海上贸易的合法化。实际上，自明代中期以后，随着闽粤濒海地方社会经济发生的重要转变，渔盐、商贸成为濒海经济的重要支柱，而在当时海禁政策的背景之下，私人海上贸易和大规模深海渔业作业的盛行，常被明廷视为嘉靖以后闽粤沿海地区倭乱海盗不断的主要原因。清初海禁未开的时期，不论是出洋贸易还是采捕，都属于违法行为，然而，正如众多研究已经指出的，清廷所厉行之海禁令，对控制沿海的藩王和地方大吏而言，非但没有太多约束力，反而更有利于他们借机扩充个人的经济和军事实力。尚可喜雄踞广东三十年，名为恪遵清廷的禁海令，实则是

---

① 关于水师布防调整，参见王宏斌《清代前期海防：思想与制度》，第60—72页。

② 刘序枫对清朝在开海禁之后到鸦片战争前后的清政府对出洋船只（主要是以民船为讨论对象）的管理政策进行梳理，重点在考察其基础管理形态，例如船只的建造、出洋手续、人员货物违禁转载等的规定。但是，“因海洋船只牵涉范围广大，无法详细将各时代、地域之事例一一分析比较”。同时，在其论述中，明显侧重于商船部分，对渔船则着墨甚少。参见刘序枫《清政府对出洋船只的管理政策（1684—1842）》，《中国海洋发展史论文集》，第9辑，台北中研院人文社会科学研究所，2005年，第331页。笔者曾围绕桅杆数目和樑头大小对清代渔船式样规定进行讨论。参见杨培娜《“违式”与“定例”——清代前期广东渔船规制的变化与沿海社会》，《清史研究》，2008年第2期。

③ 欧阳宗书曾论及渔村的户籍管理，视澳甲为其表现形式，但其史料运用上似乎疏于对时间脉络的梳理和对省际差异的考量。参见欧阳宗书《海上人家：海洋渔业经济与渔民社会》，江西高校出版社，1998年，122—128页。

④ 《清圣祖实录》卷117，康熙二十三年十月丁巳。关于清初的海禁向开海政策的转变，学界已有不少研究成果，可参见韦庆远《论康熙时期从禁海到开海的政策演变》，《中国人民大学学报》，1989年第3期。

以此为掩护，占据濒海渔盐海贸之利。① 台湾平定之后，康熙皇帝立即宣布开海，以收回此重要的利源。康熙皇帝如此表述其开海贸易的意图:

向令开海贸易，谓于闽粤边海民生有益。若此二省民用充阜、财货流通，各省俱有裨益。且出海贸易，非贫民所能，富商大贾，懋迁有无，薄征其税，不致累民。可充闽粤兵饷，以免腹里省分转输协济之劳。腹里省分钱粮有余，小民又获安养，故令开海贸易。②

康熙皇帝意识到福建广东沿海地区固有的繁盛的海上贸易传统，取消海禁，开海贸易，对濒海民生、整体政局和国家财政均有裨益。

与此同时，在东南沿海长达四十年的拉锯战，让清廷充分意识到加强对濒海地区人群及其活动管理的重要性。而沿海居民不论是出海捕鱼抑或贸易，最基本的交通工具就是船舶，所以，清政府在宣布开海的同时，也开始尝试规范对濒海船只的管治。

开海之初，清廷对船只的管理规制并不完备。如康熙二十三年四月，允许浙江沿海地方百姓出海贸捕时，规定:

听百姓以装载五百石以下船只往海上贸易捕鱼，预行禀明该地方官登记名姓，取具保结，给发印票，船头烙号。其出入令防守海口官员验明印票、点明人数。③

其中，船只在何处取具保结、申领印票程序、烙号内容、不同类型船只有无区别等具体规制都没有明确说明。对此，施琅等人认为这样的做法太过松散。康熙二十四年三月，施琅上疏言:

顾臣思前因海禁森严，隄防易于画一。兹海禁既展，沿海内外贸易船只，给有关臣照票而往，采捕船只，给有道府县由单而出，丛杂无统。兼数省内地积年贫穷，游手奸宄，实繁有徒，乘此开海，公行出入，恐至海外诱结党类，蓄毒酿祸。

施琅认为濒海之民有愿出海捕鱼贸易者，赴州县、海关领取照票后，即可出海活动，容易滋生弊端，应该“审弊立规，以垂永久”，对“其欲赴南北各省贸易并采捕渔船，亦行督抚提作何设法，画定互察牵制良规，以杜泛逸海外滋奸。”④

此时定例不明，商渔混淆，还直接关涉到渔船征税的问题。出海贸易商船均需“编号以防奸，丈量以纳税”，但因为规矩不明晰，在港出海渔船也会被像商船一样丈量纳税⑤；船税由海关征收，而濒海渔船还被摊派渔课，由州县收取，于是就出现了海关和地方政府双重征税的问题。⑥

康熙四十二年，为进一步规范对出洋船只的管理，正式将渔船和商船区别开来。《雍正会典》卷 139 《兵部职方司·海禁》载:

(康熙) 四十二年，覆准，海洋渔船，只许单桅，梁头不得过一丈，舵工水手不得过二十名，取鱼不许越本省界……

(康熙) 四十二年，覆准，商贾船只，许用双桅，梁头不得过一丈八尺，舵工水手不得过二十八名……

此则材料载于会典中，其所据上奏原文查而未得。但由行文中，可见其特别将商渔船只分别

---

① 具体研究可参见顾诚 《清初的迁海》，《北京师范大学学报》，1983 年第 3 期；黄国信 《藩王时期的两广盐商》，《盐业史研究》，1999 年第 1 期等。

② 《清圣祖实录》卷 116，康熙二十三年九月甲子。

③ 《清圣祖实录》卷 115，康熙二十三年四月辛亥。

④ 施琅 《论开海禁疏》，《清经世文编》卷 83，《兵政十四·海防上》，中华书局影印本，1992 年。

⑤ 康熙 《阳江县志》卷 3，县事纪，清康熙刻本，第 10 页下。

⑥ 此问题普遍存在于沿海州县。参见康熙 《诏安县志》卷 8，《贡赋》，据同治十三年刻本影印，中国地方志集成·福建 31，上海书店出版社，2004 年，第 520 页；康熙 《澄海县志》卷 8，《贡赋》，潮州市地方志办公室 2004 年重印本，第 72 页；屈大均 《广东新语》卷 22，《鳞语》，第 567 页等，中华书局标点本，1985 年。关于清代渔船课税的问题，笔者拟另文讨论，此处不展开。

定例，表明开海之后清政府对商船和渔船的态度已有所区别。如前所述，开海的直接目的是为了贸易之利，而要获取海上贸易之利益，自然必须借助沿海商民的力量。所以，自此，我们可以看到，清廷对沿海私人商贸船只的态度从限制转为对其安全的保护。如康熙五十年六月初八日，闽浙总督范时崇上疏论闽浙海防，其中言及商船与渔船的区别:

> 商人造船置货，资本自饶，即或船系雇募，货非一商，大约以本求利，未肯为非作奸。若渔船之所有者，不过网鱼之具而已，原无厚资，难守恒心，即其初意未必尽怀不宄，及至鱼无所获，食又不充，急而走险，势所不免。是商船渔船，其身家之重轻，未可同日而语也。①

范时崇的这番说法，代表了开海之后大部分浙闽粤地方大员的观念。资本的厚薄，成为商渔船会否为非作歹的区别。商船成为要重点保护的对象，甚至有不少关于“卫商”之法的讨论。如范时崇提议将闽浙沿海各州县渔船一一对应水师营汛统辖，“以渔卫商”;② 在广东，康熙五十一年三月初四，广东提督施世骠奏陈地方情形，说广东目前海洋平静，间有奸民抢坐渔艇，“窥视商船”，所以要“统巡官兵在洋巡逻”。③ 又，康熙五十六年，两广总督杨琳题准“将商船设立联艅护送之法”，以确保船货安全。④

是故，那些“以海为田、造船讨海”的濒海穷民，就成为清代官员眼中沿海地区最大的不安定因素。那么，如何对这数十万计、“毫无家业”、“惯习风浪、不惜性命”，“以捕鱼为养命之本”⑤ 的人群实施有效的规范和管理，也成为整个清代从中央到地方都极为关注的问题，清代渔船制度的设立，即由此而来。

二、澳甲、船甲的定制及推行

上文所述，康熙四十二年，正式明确了针对濒海渔船的管理原则:

> (康熙) 四十二年覆准，海洋渔船，只许单桅，樑头不得过一丈，柁工水手不得过二十名，取鱼不许越本省界。未造船时，先具呈州县，询供确实，取具澳甲、户族、里长、邻佑，当堂画押保结，方许成造。造定之日，报县亲验明白，印烙字号姓名，并将柁工水手一体查验，取具澳甲长、船户保结，然后给照。其照内，仍将船户、柁工、水手年貌籍贯开列，庶便汛口地方查验……内有夹带硝黄等物者，本船户即以通贼论，拟斩。柁工水手知情同罪，不知情责四十板，流三千里，甲长、保结之人各责四十板，徒三年。……其内港取鱼五六人之小船不在此例。⑥

这次定例，比较详细规定了渔船的形制（单双桅、樑头大小），船员的人数，成造船只、申请给照的手续，印烙事宜及违禁物品等。其中申报手续尤为详细:

第一，船只成造之前，欲造船之人需要先向所在州县呈报，经官府询问确实，而且要取得“澳甲户族、里长邻佑”的保结;

第二，船只造成之后，要呈报县府查验，在船上烙上船户姓名和船只字号，如“某省某府

① 中国第一历史档案馆编 《康熙朝汉文朱批奏折汇编》，档案出版社，1984 年，第 3 册，第 541 页。
② 《康熙朝汉文朱批奏折汇编》，第 3 册，第 541 页。
③ 《康熙朝汉文朱批奏折汇编》，第 3 册，第 34 页。
④ 《世宗宪皇帝朱批谕旨》卷 14，文渊阁四库全书 423、雍正元年七月二十六日，杨琳与满保合议覆奏筹海事宜。内府刊本。
⑤ 台北故宫博物院编 《宫中档雍正朝奏折》，第 6 辑，第 759 页: 雍正四年十月二十一日，杨文乾奏陈广东海洋渔船事务。台北故宫博物院影印本，1977—1980 年。
⑥ 《雍正会典》卷 139，《兵部职方司 · 海禁》，见 《大清五朝会典》，线装书局，2006 年，第 2213 页。

某县某渔船户某字号”字样，① 同时查验柁工水手等随船人员情况，柁工水手也需要取得“澳甲长”和“船户”的保结。

澳甲的角色贯穿船只修造过程当中，正是清廷官员在意识到海不可禁的情况下，将如何防范、稽查盗匪，很大程度寄托在澳甲制度之上。他们将滨海居民、船只通过澳甲、船甲等形式编制起来，辅以给照、印烙，由澳甲和汛兵联合稽查，从而实现对濒海地区治安的管理。

事实上，无论是“澳甲”，还是“船甲”的名号，都不是在清代才出现的。通过船只所停泊港澳的保甲编制来实现对沿海船户的制约，早在宋代已有实施。② 明代中期以后，随着大规模捕渔作业在东南沿海的盛行，渔民渔船成为了地方大员试图管理又急需仰仗的潜在军事力量，嘉万年间，在浙江、福建、广东等地开始出现了所谓“渔甲”、“澳甲”、“船甲”等名号，大体都是在沿海重要的港澳将渔户或渔船进行编甲，这些被组织起来的渔民，无事采捕，有事则协助官兵战守，是为“渔兵”。③ 其中，澳甲制度在福建的实施较为广泛，其沿海各府县均有澳甲的登记，甚至实行以澳为单位，分配渔盐和课税等等。④ 而在广东，为了对被视为盗贼源头的“濒海穷疍”进行约束，⑤ 则设立所谓的“船甲”制。嘉靖年间在广东多有建树的巡按御史戴璟，试图在广东推行“船甲”制，将“沿海居民各于其乡编立船甲长、船甲副，长、副不拘人数，惟其船之多寡，一依十门牌内循序应当”，同时在每船船尾标记“某县船其甲下某人”，以便于稽查盗寇，如果官府需要征用渔民船只捕盗效力，就可以“按簿呼召，给价差用”。⑥ 崇祯年间，新安知县周希曜亦在海滨“编蛋甲以塞盗源”，具体的做法是:

> 以十船为一甲，三十船立一保，若本地船少，不妨凑派成甲，其保甲长俱择有力量者充之。有警互相救援，有犯互相觉察，各类一册，报县存案。⑦

总之，不论是“澳甲”、“船甲”、“船保”，都意味着明代中期以后，在“倭乱海盗”问题最为严重的东南沿海地区，各方官员均希望能通过编甲的方式来控制濒海民众及其船只，防止其成为盗寇或盗寇的荫庇者。只是，这些都还只是各地官员依照自身所需创制的临时性措施，真正成为一套系统并在此基础上制定一系列的制度规范，是在清代前期完成的。

及至明清易代，战事频仍，无论是清廷，还是其他各方军事力量，均希望这些谙习水道、惯习风浪的濒海之人能为己所用。此种背景之下，虽然清廷当时实施海禁，但仍有地方军政大员给予渔民一定的出海自由，同时将之编甲为己所用。如顺治年间的浙江巡抚秦世祯，即将渔船编伍，“籍其姓名，按保甲法以二十五船为一队，责成镇、道稽察，无事听其采捕，有事则助守御”。⑧ 此种编制带有临时性军兵组织的特点，但就其编管理念而言，可以说是承上启下。

---

① 如日本文献《广东漂船杂记》中记录了嘉庆元年漂流到日本东北陆奥的广东渔船，其船旁书写“广州府新宁县大澳港渔船户陈受合 大字十七号”。转引自刘序枫《清政府对出洋船只的管理政策（1684—1842）》，载刘序枫主编《中国海洋发展史论文集》，第 359 页。

② 参见真德秀《西山文集》卷 8，《申枢密院措置沿海事宜状》、《四部丛刊》引正德刊本《宋史》卷 465，《郑兴裔传》。

③ 具体讨论可参见拙文《明代中期漳潮濒海军事格局刍探》，《潮学研究》第一卷第三期，2011 年 12 月，第 39—43 页。

④ 耿定向《耿天台先生文集》卷 18，《杂著二·保甲二》，明万历二十六年刘元卿刻本；王在晋《海防纂要》卷 8，《禁通番》，明万历刻本。黄国信、叶锦花在《食盐专卖与近海海域控制——以嘉万年间福州府沿海地区为例》（《厦门大学学报》（哲学社会科学版），2012 年第 3 期）一文中探讨了福州沿海盐帮以澳为单位划分势力范围销售海盐的情况。

⑤ 霍与瑕《霍勉斋集》，《复海道朱存诚》，咸丰七年重刻本。

⑥ 嘉靖《广东通志初稿》卷 35，《海寇》，第 11b—12a 页。

⑦ 嘉庆《新安县志》卷 22 下，第 251 页。

⑧ 秦世祯于顺治初年先后巡按浙江、江南等地，所行措施如编列鱼鳞册、征银设柜、官收官兑等，均在重新修复明时之制。参见李桓《国朝耆献类徵初编》卷 151，疆臣三，秦世桢，光绪十六年刊本，第 34—36 页。

关于清代的澳甲编制，就所见史料而言，迟至康熙四十二年针对渔船管理的讨论中，已经出现了澳甲这一角色，只是未有更详细的说明。是否清代澳甲制实借鉴了明代福建的做法，亦不无可能。翻阅康熙年间的奏折，最常论及澳甲制的，基本以有福建任官经历的官员为主，如范时崇、杨琳、王文雄、觉罗满保等，而广东也是在康熙五十三年原任福建陆路提督杨琳到任广东巡抚之后才开始在沿海地区推行澳甲制。杨琳整饬粤东沿海兵防，修建炮台，于惠、潮沿海编查澳甲。他在康熙五十五年的奏疏中言:

> 于十一月内乘南风未发之先，会同提督王文雄委出武职，协同文员将惠、潮两府沿海十余州县编查澳甲，陆路编查家甲，于正月内编完，举出匪类亦多。有案者归案审结，无案者分别枷责，令地方官时加查点，将来广东洋盗或可稀少。①

杨琳从广东巡抚一直到两广总督②，在粤时间近十年之久。他对自己的政绩颇为自得，其中很重要的一项就是在广东沿海地区普行澳甲制。翻阅其在康熙五十三年至雍正二年的奏折，几乎每次必提澳甲制度的推行。③

一般而言，在制度设计上，澳甲与船甲应存在一定的区别。澳甲乃是针对居住在澳口人户的保甲，其背后的观念是认为沿海州县之人，在村为民，出海则可能为盗，所以在沿海地方推行澳甲，使民人能相互稽查，实质是“严保甲以止盗源”④；而船甲则主要是针对出海在洋船只的编甲，因为船只出海之后就难以掌控，故而以船为单位编甲，数船互保、连坐，使之相互牵制，防止变渔为盗。其背后是基于对渔船生产习性的把握。明代中期以后，随着外海渔业的发展，出海的渔船，多为成规模集体作业，尤其在渔汛期，成千上万的渔船集中在一定的海域，其彼此之间能相互协作、呼应。这在明清文献中都有所体现。如清初屈大均《广东新语》中所记之“罟朋”等渔作方式，而这种情形也为沿海官员所认识。⑤ 可以说，船甲制度的设计和实施，实基于渔船出海之后在洋的组织形态而设定。

然而遗憾的是，不论是澳甲还是船甲，其具体的实施情形在文献中均相当简略。清初文献中，多见澳甲之名，而未有具体描述者。不过，因为澳甲制度在清代已经成为一种规范，后世官员每每多有援引。此处即依据稍后的文献以补之。

以澳甲制度实施最早之福建为例。按其省例所载，澳甲制度的实施，是在沿海州县各个烟户较为集中的澳口设立澳甲，稽查本澳烟户船只。⑥ 另据嘉庆四年（1799）福建巡抚汪志伊所奏:

> 即如闽海港澳共三百六十余处。每澳渔舡自数十只至数百只不等，合计舵水不下数万人，其眷属丁口又不下数十万人。沿海无地可耕，全赖捕鱼腌贩，以为仰事俯育之资。……每澳设有诚实澳甲一名，每十户又设一甲长，查拿通盗及为匪之犯，知情不举者连坐。各汛口复有员弁，均于出入盘查。⑦

在这里，澳甲即如行之内地的保甲，以港澳为单位，将本澳内人户进行编甲，每十户设甲长一人，每澳设澳甲一名。澳甲需“查明所辖户丁内，船若干只，各于门牌内填注。”有商民要修造船只者，乡保澳甲需查明本人系殷实良民，出具保结；而后的船只编号油饰、出海归港、携带器具、船只买卖等，均有澳甲与沿海汛兵胥吏一体纠察。⑧ 而为了防止澳甲被奸猾垄占，还要求

---

① 《康熙朝汉文朱批奏折汇编》第6册，第772页。
② 杨琳于康熙五十三年十二月任广东巡抚，康熙五十五年二月至雍正元年为两广总督，雍正二年为广东总督。
③ 参见《康熙朝汉文朱批奏折汇编》、《雍正朝汉文朱批奏折汇编》中杨琳奏折部分。
④ 《康熙朝汉文朱批奏折汇编》第3册，第541页，康熙五十年六月初八日范时崇奏称 “夫在洋之盗皆内地之民，其欲出海行劫，结党运械，非一人一日事也。邻佑岂有不知而保甲岂有不闻乎?”
⑤ 《康熙朝汉文朱批奏折汇编》第3册，第541页。
⑥ 《福建省例·船政例》，“会议设立澳甲条款”，《台湾文献丛刊》本，1964年，第669页。
⑦ 汪志伊《议海口情形疏》，《清经世文编》卷85，《兵政十六·海防下》。
⑧ 《福建省例·船政例》，“会议设立澳甲条款”，第669页。

澳甲人员应该实行轮当制。①

至于船甲制，文献中针对船只的编甲叙述不外乎“十船编为一甲”，连坐互保。其来源是康熙四十六年（1707），闽浙总督梁鼐奏请将出洋船只“十船编为一甲，取具一船为匪，余船并坐，连环保结”。② 而后，康熙五十年，原任镇海将军马三奇题请各省督抚提镇严饬地方文武官弁，于沿海口岸及内地所属地方遍行查缉，将船只编甲制度在沿海地区加以推行。

总之，从目前的文献看来，康熙年间针对濒海渔船的编管似乎存在澳甲和船甲这两种方式的区别。但是，在实际运用中，“澳甲”与“船甲”又往往被视为同一名词，可以相互混用。这种情况在广东最为突出。

雍正二年（1724）两广总督孔毓珣向皇帝奏报广东渔船的管理情况，奏称：

> 查渔船俱就港道聚集而泊，应每港选择殷实公正者充为船长，量给工食。大港二人，小港一人，其港计渔船若干只，各船主之奸良责成船长稽查保结。某船计水手若干人，水手之奸良责成船主稽查保结。……船长出口时，船长会同汛兵查验有无夹带器械及多余米粮，入口时查验有无夹带货物，船长徇恶不举，从重治罪。遇夜湾泊各船俱用铁环连锁，浆篙搬起崖上，每船用水手一二人守宿，港口则用船主三四人轮流守宿，以防奸徒偷船出洋。倘捕鱼时陡起暴风，人船漂没者，船长报官，必讯取同港船主互结，实有确据，方准销除。③

孔毓珣认为要整治广东地方洋盗频发的现象，主要在于“防关严切”，也就是对各渔船的组织管理制度才是关键。他建议，以渔船停泊之渔港为基地，建立船长船主保结制度。他的建议后来得到雍正皇帝的认可，成为雍正六年所确定的广东渔船新定例的内容之一，并且得到后世官员的遵循。后来，乾隆三十一年（1766）四月，两广总督杨廷璋下令整饬潮州沿海渔船，将各港大小渔船编号列入册籍：

> 潮属各港大小渔船各若干分别列册，注明号数及船户、舵水姓名年籍，移交营员，按照各港汛口分给一册存案，逐日纪录出口若干，入口若干。……分别大小渔船各设澳甲，每百只设澳甲一名，其百号之中，每十船作一起，饬令十船互结，一船有犯，十船连坐。每日出口之先，汛兵澳甲会同验明，回港时系令按船查验，如有夹米作奸情弊，许澳甲及互结之船知会汛兵，一同拿究。如若出入数目不合，或遭风漂失，或者站洋不归，即找澳甲核对册籍，查出船户姓名，澳甲汛兵相互稽查。④

同时，杨廷璋还要求渔船以“合对”的形式也就是编定单双号，两船合对出口归港，“无对船只虽有牌照，不准放行，倘合对船内有一船应追照拆毁，其余一船仍许另配别船出海，不得株连并解。”⑤ 而后，在其刊刻的省例中，又将其正式列入“严查澳甲”条目。⑥

如此，孔毓珣所谓“船长”，或杨廷璋所言“澳甲”，是直接针对停泊于港澳中的船只的编甲，似乎与福建的每澳设“澳甲”一人，编甲是以“人户”为原则，船只系于户下等情形存在区别。但是，事实上，濒海地区，有其特殊的社会组织形态，尤其对于以渔为业的人群而言，船只与人户的结合极为紧密。如乾隆四十七年广东巡抚李湖要求清查沿海各大小船只：

> 责成各州县督率捕巡，各就管辖境内无论大小船只，均应彻底查明分项编号，并将船户姓氏及所用橹桨登记档册，给予印照，并于船傍印烙刊写，使人一望了然，无从影射，仍照所领保甲牌式，每船给予门牌汇册报查，其有外出之船，俟其回日补编给照。⑦

---

① 《福建省例·船政例》；道光《粤东省例新纂》卷6，《船政·严查澳甲》等。基本规定是澳甲需五年一换。
② 《钦定大清会典事例》卷629，《兵部·海禁》。
③ 《宫中档雍正朝奏折》第2辑，第798页。
④ 哥伦比亚大学图书馆所藏广东档案，商渔部分，乾隆三十一年，《大小渔船编号列册交营存案》。
⑤ 《粤东省例新纂》卷6，《船政·按限归港》。
⑥ 参见《粤东省例新纂》卷6，《船政·严查澳甲》。
⑦ 哥伦比亚大学图书馆所藏广东档案，户役部分，乾隆四十六年，《编查保甲事宜》。

可见，在广东澳甲制度中，船只似是被看作类似人户的一个组织单位。这或许与广东沿海，尤其是珠三角地区渔疍民的生活居住形态有关。明清时期的珠三角地区，渔疍民是流动性极大的人群，大部分以船为家，而没有上岸定居的权利。① 因此，就“定居于”船上的渔疍民而言，对其居住的船只编甲，恰如按照住址对定居于陆地的人户编制保甲、发放门牌，其原则并无二致。故而，闽粤之间看似不同的“澳甲”制度在实际执行过程中究竟异同如何，似乎仍有讨论的空间，不应根据字面意思简单做结。总之，编制澳甲、船甲的目的都在于通过编号联保，将浮动的船只与其停泊的港湾之间的关系固定下来，实现对濒海这些以海为田、以舟楫作为谋生工具乃至居住场所的人群的规范和管理。居住于本澳的人户，是人户与船只的登记相结合，称为“船户”。澳甲的职责在于清查本澳户口及其船只，在沿海船只的成造过程中，负责出具保结；在此后的船只编号油饰、出海归港、携带器具、船只买卖等环节中，负责与沿海汛兵胥吏一体纠察。同时，澳甲也负担协助催征渔课渔税的责任。②

值得注意的是，在上述关于澳甲的文献记述中，已经将大小渔船均包括其中；而这正是雍正以后渔船制度推广扩大后的结果。

三、雍正以降内港小船的编甲印烙

如前所述，在清代，如何实现对沿海渔船的管理成为濒海治安的重点，因而针对沿海渔船的规制较之商船也越发趋于细致，其制约或者说是涉及的人群范围也在逐渐扩大之中。

如上述澳甲制度的实施。康熙四十二年（1703）兵部定例中，以濒海商渔船只的修造均需有澳甲的保结；而后又有出洋船只编甲连坐的规定。但是，这些规制主要针对的是可以出海行驶于外洋的樑头较大的商渔船只，对于樑头较小的、只能在近岸内港采捕的小船并没有明确的限定，直到雍正乾隆以后，才逐渐将之纳入规制之中。

雍正元年（1723），规定所有出海商渔船只，需按照一定规例油饰刊刻字号。③ 具体实施过程中，地方官员首先要顾及的也是那些樑头较大、可以行驶到外海捕鱼的船只，对于在内港活动的大量小渔船，尚不在其监督之列。④

至雍正二年，闽浙总督觉罗满保和两广总督孔毓珣接到雍正皇帝朱批，上称闻南方水程之上有一种贼船，载人上船到了江中下蒙汗药以夺钱财。皇帝认为这说明“保甲弥盗之法，已经诰谕谆谆。然行于乡村，尚未行于江湖，则弭盗之法尤有未尽。”要求地方：

> 今严行保甲之法，凡各地方之驾船为业者，令保甲邻佑，公结良善，本官给以印票，详书本人姓名籍贯于上，执票投行验票登簿，方许揽载，仍将某日揽载缘由记册存查。⑤

实际上就是要求对江湖内海内河水上之人都行编甲之法。随后，两广总督孔毓珣即疏言将“广东疍民编立埠次约束。”⑥

而后，雍正七年（1729），广东总督郝玉麟派惠潮道刘运鮒“亲往惠潮两府沿海各县港口，将所有大小渔船逐一编查挨甲”⑦，明确点明沿海各县港口的“小”渔船也需要编甲。

---

① 萧凤霞、刘志伟《宗族、市场、盗寇与疍民——明以后珠江三角洲的族群与社会》，《中国社会经济史研究》，2004 年第 3 期。

② 嘉庆《福建沿海航务档案》（陈支平主编《台湾文献汇刊》，第五辑第十册，九州出版社、厦门大学出版社，2005 年，第 52 页）“人亡船朽销报销号”一案中记录县差要追缴船户船税，先找澳保催征。

③ 参见《钦定大清会典事例》卷 630，《兵部》。

④ 参见《宫中档雍正朝奏折》第 6 辑，第 759 页。

⑤《雍正朝汉文朱批奏折汇编》第 3 册，第 126—128、149 页。

⑥《雍正朝汉文朱批奏折汇编》第 3 册，第 149 页。

⑦《世宗宪皇帝朱批谕旨》卷 27 下，雍正七年九月初四日，广东总督郝玉麟所奏广东沿海渔船事。

乾隆元年（1736），乾隆皇帝再下谕旨，要求将内河小船依照渔船例一并编甲印烙。同时，清廷进一步明确地方州县要参照渔船定例来规范包括内港、内河等各色小船:

> 沿海一应樵采及内河通海之各色小船，均报明地方官，取具澳甲、邻佑保结，编烙船号姓名给照。遇晚必停泊人家塘汛处所，傥船被贼押坐出洋，立即报官。将船号姓名，移咨营汛缉究。若租船与人，必报明本处澳甲，出结报官存案。其呈报行船遭风者，验明人伙有无落水受伤，必有实据方准销号。其出口入口，止赴就近守口官弁挂号稽查，不必豫定处所日期。或风信不齐、进口愆期者，取具结状存案。如盘查不实，及藉端勒索者，照渔船例议处。①

到了乾隆二年，不但编甲制度扩大到内港、内河小船，印烙编号措施也开始从远洋大船扩展到沿海小艇。是年七月，浙江温州总兵施世泽奏称“沿海小艇，或夹带违禁货物，或暗通接济盗粮”，请求立法稽查。兵部就此通行沿海各总督提镇调查商议，浙江总督嵇曾筠等议称“一应出海小艇，令地方官取结，印烙编号，给票查验”，与施世泽原奏大略相同。这些建议获得批准②。具体措施为“嗣后沿海采捕及内河通海小艇，俱令地方官取具澳甲、邻佑甘结，印烙编号，刊刻船旁，书写篷号，给以照票。其新造小船与采捕售卖者，亦令一律报官办理”。澳甲也负有为“沿海采捕及内河通海小艇”提供甘结的责任了。此外，针对海上小艇，施世泽还建议“小艇出洋，令预定处所，限日往还，赴战船挂号”。但是嵇曾筠等认为“樵采船只，惟候风潮，战船游巡，往来莫定。必令赴战船挂号，势恐冒险不便”。否定了这种不顾风向、潮流等海洋特性和船只活动的特点，简单将陆地管理制度迁移到海上的僵化制度，而采取了变通 “应照商渔船只之例，在中途守汛口址，挂号一次。不必定地限期。惟责令守口员弁，俟其进口时，查核风信时候、次数，取具结状备案。”也获得了批准。

这项变通政策，放弃了简单地将陆上固定式管理方式向海上迁移的思路，转而充分利用了位于商渔船只航路上的“守汛口址”的固定特性，于汛口设置员弁，负责挂号查核，管控出入船只，形成了一种或可称为“据陆控海”的管理思路。

乾隆五年，清廷再次明确定例:

> 令地方官取具船户邻佑保结，编列号次，刊刻姓名，给以印照，不时稽查。而渔船出没无定，藏奸更易，亦依陆地保甲之法，许以公首，惩以连坐。③

要之，笔者以为，渔船制度实施之初，“渔船”是一种统称，但是后来的区分越发细致。地方官员在执行过程中首先注意的是那些樑头较大、可以行驶于外海捕鱼的船只，而后，才是大量在内港活动的小渔船（在广东内港内河地方，多被称为“疍户”者）。其船只樑头多在五尺之内，或者有底无盖，④ 无法行走于外海，只能在近岸内港或采捕或“装运柴草农料”等物。这些船只，在各定例中无有统称，或称为“小渔船”，或称为“小艇”。雍乾以后，关于沿海渔船的定例当中，大小渔船或渔船小艇这样的说法频频出现，正是渔船编管制度得到推广的体现。这些小船，原先并没有如同沿海渔船（实则大渔船）一样采用编号印烙，也不需要纳税，不在汛口挂验，雍正之后，一体参照渔船定例，实行编甲、编号印烙，朝出暮归，亦需在汛口挂验，其字号、保甲组织均与大渔船有所区别。⑤

---

① 《大清会典事例》卷630，《兵部》。

② 《清高宗实录》卷46，乾隆二年七月丙申。

③ 《清高宗实录》卷19，乾隆元年五月丁巳。

④ 广东定为樑头五尺之内，福建则多指有底无盖、无法行驶外海的小船。

⑤ 参见《福建省例·船政例》，《台湾文献丛刊》本；《粤东省例新纂》卷6，《船政》。

四、余论：澳甲制度及其理念

明清易代，清朝统治者在定鼎初年于福建、广东沿海所遭遇到的以郑氏集团为主力的反清势力，使得清廷强烈意识到对东南沿海地区的管理和控制，是实现对辽阔疆域统治重要的一环。既而，在台湾平定之后，清廷宣布开海，设立海关对沿海贸易加以管理，一方面是夺回此前被各藩王、督抚及地方实权人物所掌控的濒海贸易之利，另一方面，又配合沿海兵防格局的调整，对出海船只加以限定和稽查。相对于明朝的禁而不止，清朝显示出一种主动争取管理权的积极姿态。开海之后，海上贸易合法化，商渔分离，那些出没不定的渔民渔船被视为濒海治安中的最关键的要素，如何实现对这些人群的管理，成为地方文武官员的重要课题之一。

清代关于渔船的组织管理，大体可分为在澳和在洋。在澳者根据"渔船必以港道为据"的特性，以渔船聚集之港澳为据点，对之进行人户、船只的登记、编甲，人船捆绑，再辅以一系列限制措施，如对船只形制、油饰、印烙、携带米水、渔盐数目、归港日期加以限定等，试图以此来加强对船只在海上活动的范围、时间的管理，实质是利用港湾、航道的固定性以及海上补给来源的确定性来掌握海上漂泊无定的船只渔民，显示出"以陆控海"的管理思路。而对在洋者，则利用出洋渔船的生产作业特性，其大部分为大规模的协作作业，数十、数百艘船为一个生产单位，如罟朋等组织，将在洋作业各船以"合对"为名，通过彼此保结、监督、连坐来相互牵制，防止变渔为盗。

至于这些管理制度的实际成效，我们相信必会因地、因人而多有不同，是否被严格实行，另当别论。但是，由此可以看到，在清代官员的心目中，海疆管理确已形成了一种理念：即要实现对濒海地区那些具有很强流动性的人群的管治，必须根据濒海渔户的习性，抓住其最重要的是对其重要的生活、生产工具——船只加以控制，利用船只与陆地上固定联系地点，通过澳甲、船甲等方式予以稽查、编管，以陆控海，尽量将其在海上的活动限定在可预知的范围之内。

（附注：论文主要内容曾提交 2013 年 6 月"7—16 世纪中国南部边疆与海洋经略研究"学术研讨会上宣读。文章写作得到申斌、唐晓涛等诸位先生的批评指正，谨致谢忱。）

主要参考文献

[1] 陈本：《（康熙）阳江县志》，《广东历代方志集成》影印本，广州：岭南美术出版社，2004 年。

[2] 戴璟修，张岳纂：嘉靖《广东通志初稿》，明嘉靖中刊本，北京图书馆古籍珍本丛刊 38，北京：书目文献出版社，1988 年。

[3] 《福建沿海航务档案（嘉庆朝）》，陈支平主编 《台湾文献汇刊》，第 5 辑第 10 册，厦门：厦门大学出版社，北京：九州出版社，2004 年。

[4] 《福建省例》，同治刻本，《台湾文献丛刊》第 199 种，台北：台湾银行经济研究室，1964 年。

[5] 哥伦比亚大学图书馆所藏广东档案，商渔、户役部分，中山大学历史人类学研究中心藏影印本。

[6] 耿定向 《耿天台先生文集》，明万历二十六年刘元卿刻本。

[7] 顾诚 《清初的迁海》，载《北京师范大学学报》，1983 年第 3 期。

[8] 故宫博物院编 《宫中档雍正朝奏折》，台北：国立故宫博物院，1977—1980 年。

[9] 黄恩彤 《粤东省例新纂》，道光二十六年刻本。

[10] 黄国信 《藩王时期的两广盐商》，载《盐业史研究》，1999 年第 1 期。

[11] 黄国信、叶锦花 《食盐专卖与近海海域控制——以嘉万年间福州府沿海地区为例》，载《厦门大学学报（哲学社会科学版）》，2012 年第 3 期。

[12] 李桓 《国朝耆献类徵初编》，光绪十六年刊本。

[13] 刘序枫 《清政府对出洋船只的管理政策（1684—1842）》，载《中国海洋发展史论文集》第 9 辑，2005 年。

[14] 刘志伟、陈玉环主编 《叶名琛档案——清代两广总督衙门残牍》，广州：广东人民出版社，2012 年。
[15] 卢坤、邓廷桢 《广东海防汇览》，石家庄：河北人民出版社，2009 年。
[16] 欧阳宗书 《海上人家：海洋渔业经济与渔民社会》，南昌：江西高校出版社，1998 年。
[17] 秦炯：康熙《诏安县志》，同治十三年刻本，《中国地方志集成·福建府县志辑》第 31 册，上海：上海书店出版社，2000 年。
[18] 《清高宗实录》，北京：中华书局，1985 年影印本。
[19] 屈大均 《广东新语》，北京：中华书局，1985 年。
[20] 舒懋官：嘉庆《新安县志》，《广东历代方志集成·广州府部 26》，广州：岭南美术出版社，2007 年。
[21] 王岱：康熙《澄海县志》，潮州：潮州市地方志办公室重印本，2004 年。
[22] 王宏斌 《清代前期海防：思想与制度》，北京：社会科学文献出版社，2002 年，
[23] 韦庆远 《论康熙时期从禁海到开海的政策演变》，载《中国人民大学学报》，1989 年第 3 期。
[24] 萧凤霞、刘志伟 《宗族、市场、盗寇与疍民——明以后珠江三角洲的族群与社会》，载《中国社会经济史研究》，2004 年第 3 期。
[25] 闫富东 《清初广东渔政评述》，载《中国农史》，1998 年第 1 期。
[26] 余汉桂 《清代渔政与钦廉沿海的海洋渔业》，载《古今农业》，1992 年第 1 期。
[27] 真德秀 《西山文集》，《四部丛刊》引明正德刊本。
[28] 中国第一历史档案馆编 《康熙朝汉文朱批奏折汇编》，北京：档案出版社，1984 年。
[29] 中国第一历史档案馆编 《雍正朝汉文朱批奏折汇编》，南京：江苏古籍出版社，1989 年。

Aojia and *Chuanjia*: A Survey of the Surveillance of Fishing Vessels and its Corresponding Administrative Concepts in the Qing Dynasty

Yang Peina (Centre for Historical anthropology, Sun Yat-sen University; yangpeina99@163.com)

This paper examines the surveillance of fishing vessels in the Qing Dynasty by focusing on the coastal region of South China, and discusses the concept of maritime administration. After the "Coastal Clearance" policy was ended in 1684, fishermen were viewed as the main potential menace to the coastal public security. In order to control fishermen, a highly mobile group, the Qing officials took advantage of the vital role that fishing vessels played in fishermen's livelihood to develop an administrative regime. The officials tried to register and check the vessels by organizing them into administration units in the places where they were built, repaired, berthed and supplied instead of trying to control the people who lived on the vessel who were difficult to track. There were two main categories of such administrative units. One was *Aojia*, which aimed at registering households by inlet; and another one was *Chuanjia*, which aimed at registering vessel in teams. Consequently, the government could restrict the scope of fishermen's activities at sea on the basis of administration at land. This regulatory regime formed in the Kangxi reign and Yongzheng reign and was based on the experience in Fujian Province. The practice spread until it became a well-established policy resource which was constantly cited by officials in the later ages.